10.03.95

cenap-infoline nr.15

5. März 1995

Nahe UFO-Begegnung mit Boeing-737 über England

Eine Boeing 737 von British Airways,Flug Mailand-Manchester,hatte eine nahe Begegnung über Pennines/England mit einem UFO.Die Piloten sandten ihren Bericht mit Zeichnung zur Joint Air Miss Working Group der Civil Aviation Authority (CAA) betreff ihrer Beobachtung eines dreieckigen UFOs am 6.Januar 1995.

Kapitän Roger Wills und sein 1.Offizier Mark Stuart "duckten sich" im Cockpit spontan,als das hell-leuchtende Dreieck mit hoher Geschwindigkeit direkt auf sie zukam.Das ganze spielte sich in 13.000 Fuß Höhe ab und die Crew rechnete mit einem Crash,bevor das Objekt rechts am Cockpit vorbeischoß.

Die 60 Passagiere des Fluges bemerkten die "nahe Begegnung" nicht,und landeten mit 17 Minuten Verspätung unversehrt auf dem Flughafen Manchester.

Leben aus der Kälte des Alls?

Die Theorie, daß biologische Moleküle aus dem All die Grundsteine des Lebens auf der Erde gelegt haben könnten, wird von vielen Wissenschaftlern bezweifelt. Das könnte sich jetzt ändern.

Die Arbeiten mehrerer Chemikerteams zeigen, daß organische Reaktionen bei Temperaturen nahe des absoluten Nullpunkts bedeutend schneller ablaufen als bisher angenommen. Damit könnten im All komplexe Moleküle wie **Aminosäuren** entstehen. Ian Smith von der Universität Birmingham: „Wir können die Temperaturabhängigkeit dieser Reaktionen mit den gängigen Theorien nicht mehr mit Sicherheit voraussagen.“



Das Weltall: chemisch vielfältiger, als bisher vermutet

Wasser und Sauerstoff auf Jupiter-Mond

24. Februar 1995 ★ BILD

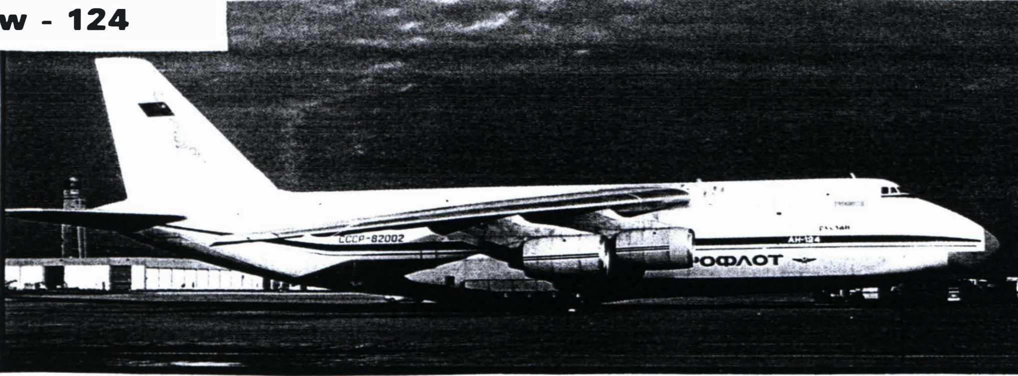
Amerikanische Astronomen haben laut Zeitschrift „Nature“ Sauerstoff auf einem der Jupitermonde entdeckt. Danach gibt es auf der Oberfläche des Jupiter-Mondes „Europa“ (etwa so groß wie die Erde) gefrorenes Wasser. Außerdem wurde eine Atmosphäre entdeckt, die gasförmigen Sauerstoff enthält. Bisher wurde nur auf drei anderen Monden unseres Sonnen-Systems eine Atmosphäre gefunden.

"Fliegende Städte"!

Für weitere UN-Einsätze soll die Luftwaffe künftig besser ausgerüstet sein.Die Bundesregierung will von Rußland vier Antonow-124 kaufen,das zweitgrößte Transportflugzeug der Welt.Stückpreis: 200 Millionen Mark.

Damit werden neben der Galaxy und Starlifter der USAF, weitere Großtransportflugzeuge in Deutschland für UFO-Stimuli beitragen.

Bild Unten: Antonow - 124

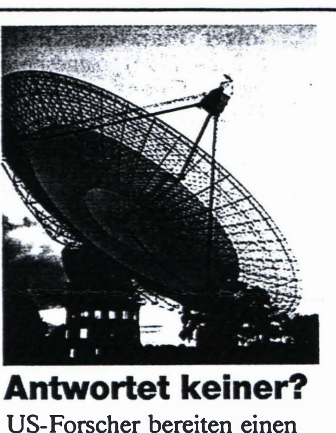


Erstflug des OFW-Modells im NASA-Zentrum Ames

Schwenkflügel im NASA-Test

An der Stanford University in Kalifornien wurde ein Schwenkflüglermodell gebaut, welches als Oblique Flying Wing (OFW) bezeichnet wird. Das Nurflügelmodell mit einer Spannweite von 6 Metern dient der Untersuchung von Stabilität und Steuerbarkeit dieser Konfiguration. Ein elektronisches Flugsteuerungssystem stabilisiert das Modell, die Anströmrichtung kann während des Fluges von 35 bis zu 50 Grad schräg zur Querachse variiert werden. Zehn Hinterkantenklappen sowie zwei Ruder dienen der Steuerung. Die Konfiguration entspricht dem Konzept eines Mach 1,6 schnellen Passagierflugzeugs, das 400 Passagiere in einem Rumpf mit einem Durchmesser von 2,7 Metern befördern soll. Vor dem offiziellen Erstflug wurde das Modell erst einmal auf einem fahrenden Auto getestet.

FLUG REVUE JANUAR 1995



Antwortet keiner?

US-Forscher bereiten einen gigantischen Lauschangriff aufs Weltall vor. Da muß doch noch jemand sein . . .



cenap-infoline ist eine aktuelle Zusatzinformation zum CENAP-Report welches eigenständig,das aktuellste internationale Infoblatt der UFO-Szene darstellt.Die Erscheinungsweise ist 3-wöchentlich geplant,wird jedoch Gegebenenfalls in kürzeren Zeitabständen erscheinen.Verantwortlich im Sinne des Pressegesetz (§8) ist Hansjürgen Köhler,Limbacherstr.6,D-68259 Mannheim.Aus Kostengründen kann der Bezug nur über Abonnement erfolgen! Interessenten werden gebeten den Betrag von DM 30,-- mit dem Hinweis 1 ci-abo auf nachfolgende Konto zu überweisen und eine Fotokopie der Überweisung der schriftlichen Bestellung beizufügen oder nur Verrechnungsscheck zusenden.Bitte mit genauer Absenderangabe!

Sparkasse Mannheim,Konto Nr.7810906 - BLZ 67050101

„Phönix“: das Ohr zum All

Das Radioteleskop im australischen Parkes. Von hier aus lauschen die Wissenschaftler des Projekts „Phönix“ in den Weltraum. Foto unten: „Wow“ schrieb der Techniker in seiner Freude, als dieses bislang deutlichste Signal aus dem All aufgezeichnet wurde

Milliarden „Erden“ im All

Größtes Hindernis, mit anderen Lebewesen in Kontakt zu treten, sind die unvorstellbaren Entfernungen im Weltall. Die Lichtwellen des berühmten Pferdekopfnebels im Sternbild des Orion (Foto) brauchen beispielsweise 1700 Jahre, um die Erde zu erreichen. Aber die Wahrscheinlichkeit, daß es Leben auch auf anderen Planeten gibt, ist groß. Allein in unserer Milchstraße existieren 200 Milliarden Sonnen, von denen viele, so vermuten Wissenschaftler, Planeten haben – ähnlich unserer Erde. Und: Im gesamten All gibt es 200 Milliarden Milchstraßen . . .

HÖRZU

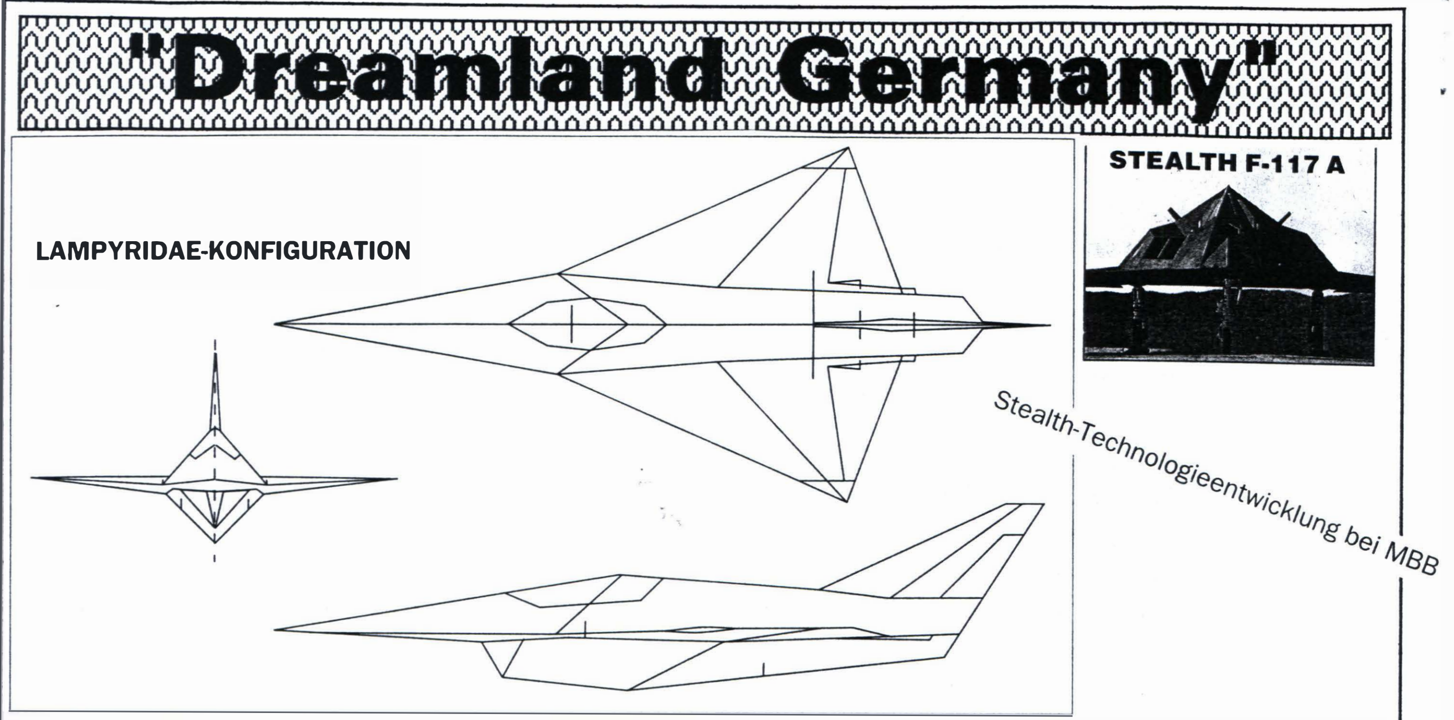
US Air Force verbessert Aufklärung

Der amerikanische Kongreß hat der US Air Force für das Haushaltsjahr 1995 für die Reaktivierung von drei Lockheed SR-71 Blackbird 100 Millionen US-Dollar zugewiesen. Noch vor dem Sommer soll eine SR-71 wieder mit einer Air-Force-Crew fliegen. Zwei eingelagerte Maschinen und ein an die NASA übergebenes Flugzeug sollen voraussichtlich in Edwards stationiert werden. Damit erhält die US Air Force wenigstens ansatzweise wieder die Möglichkeit, relativ ungefährdet taktische und strategische Aufklärung durchzuführen. Noch in diesem Jahr soll die Einführung von unbemannten Aufklärungsflugzeugen beginnen. Auch die Einführung eines Aufklärungsbehälters (eventuell die Reaktivierung des eingestellten ATARS-Programms – Advanced Tactical Airborne Reconnaissance System) für McDonnell Douglas F-15C oder Lockheed F-16C wird ebenfalls untersucht. Nach der Außerdienststellung der RF-4C-Flotte und der SR-71A hatte die US Air Force keine reinen Aufklärer mehr im Einsatz.



Drei Lockheed SR-71A Blackbird sollen von Mai 1995 an wieder in der Aufklärungsrolle für die US Air Force fliegen.

"Dreamland Germany"



Das Polyeder-Konzept (Vielflächner) stand Pate beim Entwurf des Stealth-Jägers Lampyridae, der unter strenger Geheimhaltung 1981 bis 1987 bei MBB untersucht wurde.

FLUG REVUE MÄRZ 1995

Top-secret: Tarnkappenjäger

Lampyridae (Glühwürmchen) hieß ein geheimes Forschungsprogramm, mit dem sich MBB-Ingenieure in den 80er Jahren Stealth-Technologie erarbeiteten. Jetzt wurden Details bekannt.

Zwar war es eine Auftragsarbeit für die Luftwaffe im Rahmen der Technologie-Vorsorge, aber auf der Hardthöhe sind nur wenige Details zum Programm „Lampyridae" zu erfahren, und an die Anwendung der gewonnenen Erkenntnisse für ein Einsatzflugzeug wird offenbar nicht gedacht. Dabei haben sich die Ingenieure der damaligen Firma Messerschmidt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB), inzwischen in der Daimler-Benz Aerospace aufgegangen, immerhin acht Jahre lang, von 1981 bis 1987, mit dem Konzept beschäftigt. Ziel war ein „radargetarntes Flugzeug", wie es in der Firmenfachsprache heißt.

Geflogen ist ein antriebsloses Großmodell des „Glühwürmchens" im Maßstab 3:4 nur im Windkanal, dort aber immerhin bemannt: Nach gründlicher Vorbereitung im Simulator „startete" 1987 ein Testpilot das gefesselte Gerät (zwölf Meter lang, sechs Meter Spannweite) in der 9,5 x 9,5 m²-Meßstrecke des Deutsch-Niederländischen Windkanals, flog es mit bis zu 120 kts (etwa 225 km/h) und „landete" es sicher.

Die insgesamt 15 Flüge im Windkanal bestätigten das offenbar gutmütige aerodynamische Verhalten des ungewöhnlichen Konzepts.

Ausgangspunkt der Überlegungen zur Reduzierung des Radarquerschnitts war die Annahme, ein künftiges Jagdflugzeug könne wesentlich leichter und damit kostengünstiger gebaut werden, wenn sich der Luftnahkampf vermeiden ließe.

Aufgabe war es, eine Konfiguration zu entwickeln, deren Radarquerschnitt etwa 20 bis 30 dB unter dem Wert konventioneller Jagdflugzeuge liegt. Basiskonzept für den Entwurf der Zelle war, wie bei Lockheeds F-117, das Polyeder-Prinzip (Vielflächner): Unter Vermeidung rechter Winkel und gerundeter Flächen entstand eine kantige Flugzeugzelle, deren Form in der Öffentlichkeit bis zum Bekanntwerden der F-117 als aerodynamisch kaum beherrschbar gegolten hätte.

Die scharfen Kanten des Lampyridae-Konzepts, die sich von der Rumpfnase bis zu den Flügelspitzen ziehen, sind für das gutartige aerodynamische Verhalten verantwortlich, das sich in allen Geschwindigkeitsbereichen zeigte: Sie bilden in einem Anstellwinkelbereich zwischen null und 27 Grad ein stationäres Wirbelsystem, das für sehr gleichförmige Kräfte- und Momentenverläufe sorgt.

Parallel zu den 1981 begonnenen Entwurfsarbeiten wurde auch ein Verfahren für die Berechnung des Radarquerschnitts entwickelt. Die Computerergebnisse zeigten, daß das neue Konzept eine deutlich geringere Radarreflektion als konventionelle Flugzeuge aufwies, geringer auch, wie man heute weiß, als der amerikanische Stealth-Jabo Lockheed F-117 Nighthawk, das erste in Serie gebaute Einsatzflugzeug dieser Technologie. Diese Werte wurden 1987 an einem 16 Meter langen Radarmodell mit acht Metern Spannweite bestätigt.

Wie sich erst jetzt, Jahre nach Abschluß des Programms, herausstellte, hatten die MBB-Ingenieure das Polyeder-Prinzip noch strenger realisiert als ihre Kollegen bei Lockheed. Dementsprechend besser waren auch die errechneten Werte der Radarrückstrahlung, obwohl die F-117-Konstruktion mehr als die doppelte Zahl von Facetten aufweist. Das stellte Dr. Gerhard Löbert, seinerzeit Projektleiter beim Lampyridae-Programm und heute in der Vorentwicklung der Daimler-Benz Aerospace, in einem Bericht vor der Bundesakademie für Wehrtechnik in Mannheim fest.

Erst nach Bekanntwerden der F-117-Konfiguration, so Löbert, sei es möglich geworden, über die deutschen Arbeiten zu berichten. Genaue Daten jedoch, zum Beispiel über die Radarwerte im Vergleich zur F-117, unterliegen nach wie vor der Geheimhaltung. FR

KLAUS MÜLLER